

تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والبحر العربي والمحيط الهندي

١. نقولا زيادة

١

عرف العالم القديم في أول عهده بالحضارة ، ثلاث مدن هامة هي : مدينة أرض الرافدين ومدينة مصر القديمة ومدينة السند . والذي نعرفه ان مدينة السند ، على ما تتمثل في موهنجودارو وهربا ، انتعشت على وجه التقريب بين سنة ٢٦٠٠ و ١٥٠٠ ق.م . على ما تحدثنا به أعمال الحفر والتنقيب التي قام بها علماء الآثار . وفي هذه الفترة كانت صلات تجارية متينة تقوم بين حوض السند وبلاد الرافدين عن طريق الخليج العربي وخليج عمان . وقد اتضحت نواحي هذا التبادل التجاري بعد أن نبش رجال الآثار ، في السنوات الأخيرة ، مواقع مختلفة على شطآن الخليجين المذكورين ، الأمر الذي كنا نعرف عنه بعض الشيء من الاكتشافات الأثرية في العراق الجنوبي منذ أواسط القرن الماضي . ويمكن تلخيص هذه الصلات التجارية فيما يلي :

(١) ان بلاد ماغان (أو ماكان) ، وهي عمان وما إليها ، كانت تصدر النحاس الى أرض الرافدين . ولعل بعض نحاسها نقل شرقا الى الهند .

★ حصل على الدكتوراة في التاريخ الإسلامي سنة ١٩٥٠ من جامعة لندن ، وقضى أكثر من ربع قرن في التدريس الجامعي في فلسطين (الكلية العربية) وانجلترا (جامعة كامبردج) ولبان (الجامعة الأميركية من ١٩٤٩ - ١٩٧٢) وهو الآن استاذ شرف للتاريخ العربي فيها ، واستاذ التاريخ الإسلامي في جامعة القديس يوسف ، واستاذ محاضر في كلية الآداب بالجامعة اللبنانية . كما كان استاذًا زائرًا في جامعة هارفارد والعديد من جامعات العالم في الشرق والغرب .

له مؤلفات عديدة بالعربية والإنجليزية من بينها : - رواد الشرق العربي في العصور الوسطى ، لمحات من التاريخ العربي ، الجغرافية والرحلات عند العرب ، مدن عربية .

(٢) ان مملكة دلون (٢٥٠٠ - ٣٠٠ ق.م) كانت منطقة واسعة .
ولعل مدينة دلون هي في البحرين الحالية . وهذه المنطقة كانت فيها المراكز
الرئيسية للتجارة شرقا وشمالا .

(٣) كانت السفن تحمل ، من بلاد السند ، الاخشاب والقطن والعاج
والعقيق الاحمر واللآزورد . ويبدو أن القطن عرف اول ما عرف في منطقة
السند . (١)

ولكن انهيار المدنية السندية (حول سنة ١٥٠٠ ق.م.) ادى الى توقف
العلاقات التجارية بين ارض الرافدين وبلاد الخليجين . (٢)

واذا نحن انتقلنا الى البحر الاحمر وجدنا أن المصريين كانت لهم صلات
تجارية مع بلاد بونت (اوبون) حتى حول سنة ٢٠٠٠ ق.م. وبلاد بونت هذه،
في رأي اكثر الباحثين ، تشمل المناطق العربية والانريقية المحيطة بباب المندب
في الجهة المطلة منه على المحيط الهندي . ومع أن صلات مصر التجارية الخارجية
مع تلك الاصقاع تقلصت بعد السنة المذكورة ، ولدة تقرب من خمسة قرون ،
فانها عادت الى نشاطها ايام الاسرة الثامنة عشرة (١٥٨٠ - ١٣٢٢ ق.م.) وأهم
البعثات التجارية الى تلك المنطقة كانت تلك التي أرسلتها الملكة حتشبسوت
والتي يرجع انها وصلت الى جزيرة سوقطري والصومال ، او حتى السى
حزموت . ولكن هذا النشاط التجاري المصري توقف مرة ثانية بعد الاسرة
المذكورة . (٣)

ولكن بعد أن ضعف شأن الامبراطورية المصرية في البحر الاحمر ظهر
الفينيقيون هناك (في القرن العاشر ق.م.) كتجار كبار . فقد اتضح من البحوث
الحديثة أن احرام ملك صور كان له اسطول تجاري يعمل في البحر الاحمر .
فقد كانت السفن تبني في تل الخليفة وهو ايلة عند الجغرافيين العرب . وكانت
السفن الفينيقية توغل في البحار الى بلاد اوفير ، وتعود محملة بالذهب والفضة
والحجارة الكريمة وخشب الصندل والعاج والقرود والطواويس . ومع أن
المؤرخين لم يتفقوا فيما بينهم على موقع اوفير فهناك من يظن أن المقصود بذلك
كان الهند بالذات . (٤) الا انه من الواضح أن الذهب ، أو بعضه على الاقل ،
كان يحمل من مناجم مهد الذهب التي تقع في منتصف الطريق تقريبا بين مكة
المكرمة والمدينة المنورة . وهي اشهر مناجم الذهب العربية في التاريخ . (وقد
ظل مهد الذهب يستخرج منه هذا المعدن الى ايام الخليفة هارون الرشيد .)

ومع هذا النشاط الذي ذكرناه بالنسبة الى تجار ارض الرافدين ووادي
النيل والفينيقيين ، فان الامر انتهى بأن سيطر عرب جنوب الجزيرة على التجارة
شرقاً وغرباً واحتفظوا بسر الطرق مدة طويلة بحيث اتاح لهم أن يحتكروا نقل

المتاجر من الهند وما إليها وأن يقوموا بتوزيعها على من يحتاجها من البلاد الواقعة على شاطئ البحر الأحمر الغربي . (٥)

ولما كانت الإمبراطوريات التي قامت على أيدي الآشوريين والكلدانيين والفرس إمبراطوريات برية ، فقد اهتمت بتأمين الاتصال البري بين أجزاء من آسية شرقا إلى شواطئ البحر المتوسط . ولعل هذا القول ينطبق على الإمبراطورية الفارسية أكثر من غيرها ، وهي التي امتدت حدودها من بلاد الأفغان الحالية شرقا إلى مصر غربا ، فأصبحت الطرق البرية آمنة وتحولت التجارة في أكثرها إليها . أما تجارة البحر ظلت في أيدي عرب جنوب الجزيرة . وكانت عدن وقنا (بير علي على مقربة من حصن الغراب) الميناءين الرئيسيين في تلك المنطقة ، وجزيرة سوقطرى كان يتم فيها تجميع المتاجر . وفي مقدمة ما كان العرب يحتكرون تجارته البخور ، بنوعية اللبان والمر ، والطيوب والأفاويـه والحجارة الكريمة . (٦)

على أننا نجد ، بالرغم مما ذكر عن الإمبراطورية الفارسية ، أن الملك داريوس أرسل ، حول السنة ٥١٠ ق.م . ، بحارا يونانيا ليكتشف الطريق البحري من السند إلى مصر حول الجزيرة العربية (على أن يتجنب الخليج العربي الذي كان الفرس يعرفونه جيدا) . هذا البحار اليوناني هو سكيلاكس الذي بدأ رحلته من مكان على مقربة من مدينة أتوك الحالية ليكتشف مصب نهر السند أولا ثم ليسير في محاذاة الشاطئ ، على نحو ما كان يبحر الناس يومها وقبلها ، غربا إلى مصر . وقد كان على سكيلاكس هذا أن يقدم تقريرا مفصلا عن رحلته ، بعد انتهائها ، إلى الملك داريوس . وقد فعل البحار اليوناني والرهط الذي رافقه ما طلب منه ووصل بعد سنتين ونصف السنة من المغامرات إلى ميناء أرزينوي التي كانت تقوم على مقربة من مدينة السويس الحالية . (٧) ويبدو أن شيئا من التجارة البحرية بين الخليج العربي والبحر الأحمر ظل قائما في العصر الفارسي ، وأن العرب ظلوا هم المسيطرين على التجارة البحرية مع الهند بخاصة .

جاءت حروب الاسكندر وفتوحه فغيرت وجه التاريخ في المنطقة الممتدة من بلاد اليونان إلى الهند عبر آسية الصغرى وبلاد الشام ومصر وإيران . ولم يكن أثر الاسكندر في أنه فتح بلادا وقضى على دول ، بل أن الناحية الأهم في ذلك هي أن الرجل أثار الحياة في المنطقة بشكل ديناميكي جديد : تظهر في بناء المدن ومحاولة نشر آراء جديدة ورغبة في التعرف على خفايا الجهات والأماكن . ومن ذلك اهتمامه بالكشف ، من جديد ، عن الطريق البحري من نهر السند إلى مصب الرافدين .

وقد اختار الاسكندر لهذا العمل رجلا من كبار امراء البحر اسمه نيارخوس،

وأعد لذلك اسطولا ضخما . بدأ الاسطول سيره على نهر السند وكان الاسكندر يسير بجيشه محاذيا لشاطئ النهر حتى وصل المصب . وعندها ترك الاسكندر قيادة الاعمال البحرية لنيارخوس ، وقاد هو جيشه الى فارس راسا ، بعد أن اقتنع بأن بعض سواحل المحيط الهندي قاحلة بحيث لا يمكن أن تزود جيوشه بحاجاتهم من المؤن .

كانت التعليمات المعطاة الى نيارخوس تطلب منه أن يصل الى بلاد بابل ، وأن يتعرف الى الطريق البحري نعرافا دقيقا ، وأن يعين الاماكن التي يمكن للسفن أن تريح أو تتنوع أو تتاجر .

بدأت بعثة نيارخوس في شهر تشرين الثاني (نوفمبر) ٣٢٦ ق.م. من ميناء الاسكندر ، الواقعة على مقربة من كراتشي الحالية ، وسار الاسطول محاذيا لاشاطئ ، بحيث يكون قريبا منه للتزود بالماء والمؤن ، على أن لا تقترب السفن من الشاطئ كثيرا حتى لا تتعرض للاخطار . وهذه الاخطار كانت تكمن في الشواطيء الصخرية الضحلة ، والجزر الكثيرة هناك ، كما كان السكان على استعداد للانقضاض على هؤلاء الاغراب فيما لو واتتهم الفرص . وقد زادت هموم نيارخوس ، في الاجزاء الاولى من الرحلة ، اذ بلغ الجوع والعطش والمرض والسغب والحرمان من جماعته مبلغا كبيرا ، فكان يخشى اذا اقتربت السفن من الشاطئ أن يفر رجاله الى اليابسة .

وقد ظل الحال مراوحة بين الحصول على بعض المواد الغذائية بحيث ينال الرجال شيئا قليلا منها ، وبين انعدام المؤن حتى ان اعاة كانت تضطر الى الاكتفاء بأكل جذوع النخيل الرخصة ، الى أن وصل الاسطول شواطئ كرمانيا ، فتوفر لهم الغذاء . ولما دخلوا خليج عمان ، وداروا بجسك ، تبدلت الحال . ومن ثم اتجهوا شمالا فمروا براس مسندم ، واجتازوا مضيق هرمز ، ثم القوا بالمراسي عند مصب نهر اناميس (ميناب اليوم) في منطقة خصبة غنية بكل انواع الفلات باستثناء الزيتون ، على ما روى اريان .

وفي المنطقة التي تقع على جانبي النهر المذكور اراحوا وطعموا وسقوا ، فمسوا ما مر بهم من متاعب . واذا عرف نيارخوس أن الاسكندر كان في داخل البلاد على مسيرة خمسة ايام من مكان وجودهم ، ترك جماعته وسار اليه ليقيم له تقريرا عن الحالة والطريق . اما البحارة فاغتنموا الفرصة فتمهدوا السفن بالاصلاح والتشحيم والدهن واصلاح الاشرعة او تبديلها . فلما عاد نيارخوس كان القوم على اهبة الاستعداد للرحيل . فساروا في محاذاة الشاطئ مارين بمدينة اورغانا (هرمز) وجزيرة اوركتا (قشم) ثم جزيرة يسميها الرواة كاتيا (لعلها جزيرة قيس) . واخيرا وصل الاسطول الى منطقة بوشير ونزلوا الى البر عند نهر رودله ثم عند نهر هندياني . وكان الماء هنا ضحلا والصخور كثيرة ،

فكانت السفن تنتقل بحذر كبير . وأخيرا القى الاسطول مراسيه على مقربة من الاهواز الحالية ، وكان ذلك في ٢٤ شباط (فبراير) من سنة ٣٢٥ ق.م وقد قضى الاسطول ١٤٦ يوما في الطريق منها ثمانون يوما بين ميناء الاسكندر والاهواز . (٨)

كانت رحلة نيارخوس ، على ما منيت به من خسائر في الارواح والسفن وما كابده رجالها من الصعاب ، رحلة ناجحة من حيث التثبت من الاماكن الصالحة للوقوف والتزود او حتى لبناء الموانئ والمدن ، على شاطئ الخليج — خليج عمان والخليج العربي . الا ان هذه المعرفة اقتصر على الشاطئ الشرقي من الخليج . ومن هنا اتجه الاسكندر الى محاولة اكتشاف الشاطئ الغربي اي العربي . فاعد لذلك ثلاث حملات كبيرة السفن مع قلة في عددها . وكان في جملة مافعله الاسكندر ، استعدادا لهذا العمل ، ان ارسل الى صيدا في لبنان خمسمئة وزنة من الفضة لسكها نقودا كي يستأجر البحارة اللازمين للقيام بهذه الحملات . اما السفن فقد بنيت في مدن فينيقية وحملت اقساما واجزاء الى تبسكوس على نهر الفرات ، ثم على القوارب نهرا الى رأس الخليج .

وقد وصلت اولى هذه الحملات الى جزيرة البحرين ، والثانية تجاوزت هذه الجزيرة في بعض الطريق ، ولعلها مست ابو ظبي .، اما الثالثة فقد بلغت رأس مسندم ودارت به غربا بجنوب بعض الشيء . وبسبب من نجاح هذه الحملات اخذ الاسكندر نفسه باعداد حملة اكبر بقيادة نيارخوس الذي أمر بالدوران حول بلاد العرب الى البحر الاحمر ، كما ان الاسكندر أمر اسطولا آخر بالابحار من السويس لاكتشاف شواطئ هذا البحر نفسه . وثمة من يرى ان هذا الاسطول وصل الى بعض نواحي اليمن .

لكن الاسكندر توفي سنة ٣٢٣ ق.م. وتوقف كل شيء (٩) .

٢

الوحدة السياسية التي كان الاسكندر يمسك بزمامها تقطعت اوصالها برناته ، وخلفه ، على الاقل في المناطق التي تعيننا مباشرة في هذا البحث ، السلاطنة في ديار الشام والعراق وايران (وهذه المملكة تقلصت سلطتها عن الشرق تدريجا) والبطالة في وادي النيل وما اليه . وليس يعنينا الان ما قام بين الدولتين من حروب ونزاع ، وخاصة طيلة القرن الثاني ق.م. ولكننا نود ان نعرض هنا الى الدور الذي قامت به كل من هاتين الدولتين في سبيل التعرف الى البحار الشرقية .

ومن الطبيعي ان يكون للبطالة يد كبرى في ذلك . فمضرة تقع على البحر الابيض المتوسط من الجهة الواحدة ، وعلى البحر الاحمر من الجهة الاخرى . ولذلك فلا بد للوكها ، متى اطمانوا الى السلام في البلاد والامن في البحر ، من

ان يحاولوا توسيع مجالهم التجاري جريا على ما كان يحدث من قبل . وقد عرف القرن الثالث ق.م. ثلاثة من ملوك البطالة وكلهم شهروا بهذه الاهتمامات، وهم : بطليموس الاول سوتر (٣٢٣ — ٢٨٥) و بطليموس الثاني فيلادلفوس (٢٨٥ — ٢٤٦) و بطليموس الثالث ايفرغيتس (٢٤٦ — ٢٢١) .

كان بطليموس الاول احد القواد الذين رافقوا الاسكندر في فتوحه الشرقية ، وقد تعرف على مصب نهر السند شخصا ، كما انه كان يعرف اخبار حملات نيارخوس . لذلك كان يرى انه من الممكن انشاء صلات تجارية مباشرة مع مدينة بلبوترا (بتنا) الواقعة على نهر الكتجز . وفي سبيل تحقيق ذلك كان لا بد له من ان يقيم محطات ومراكز للتجار على هذا الطريق الطويل . ومن هنا نجد عناية البطالة ، في ايامه وايام خلفائه ، في اقامة هذه الموانئ البحرية : أرزينوي (قرب السويس الحالية) ومايوس هرموس (أبو سمر) ولوكس ليمن (القصر) وبرنيتسي ورأس بناس وادوليس (عدولي) ويطولمايس أو اصلاح ما كان منها قبلا ، هذا بالإضافة الى الاهتمام بمدن كانت على النيل كي تكون كل منها نقطة تصل الداخل بالساحل عند واحد من هذه الموانئ ، مثل قفط (كويتوس) .

هذه الموانئ خدمت البطالة ، بخاصة في القرن الثالث ، في عدد من الامور التي يمكن ان تلخص في ما يأتي :

(١) في ايام بطليموس الاول اكتشفت جزيرة صغيرة في البحر الاحمر وحمل منها الزمرد الى مصر (١٠) .

(٢) اصبح الاتجار بين مصر وبلاد سبا ممكنا لوجود موانئ مصرية قريبة من جنوب غرب الجزيرة العربية .

(٣) شجع وجود هذه الموانئ التجار على محاولة الخروج من باب المتنب الى بلاد الصومال . وقد تم بعض هذا في ايام بطليموس الثاني ولكنه كان اوسع نطاقا في عهد خليفته .

(٤) كان البطالة ، كغيرهم من الملوك القدامى ، يستعملون الفيل — دبابة العالم القديم — في الحروب . ويبدو ان الافعال اللازمة كانت تأتي من الهند . ولما كانت الطرق البرية في متناول السلاقس ، فقد كان حصول هؤلاء على الافعال ايسر . وكان نقل الافعال من الهند الى مصر يكلف البطالة نفقات باهظة . لذلك فان الاهتمام بموانئ البحر الاحمر وشواطئ الصومال كان المقصود منه الحصول على الفيلة من افريقية . ومع ان المحاولة الاولى تعود الى بطليموس الاول الذي حصل على عدد من الفيلة بطريق بطولمايس، فان الذي جنى النتائج الاكبر هو بطليموس الثالث . فقد ارسل عددا من الخبراء لانشاء

مراكز بحرية لذلك على الشواطئ الأفريقية ، حتى خارج باب المندب (١١) .

(٥) اهتم البطالة بالتعرف على الموانئ الشرقية للبحر الاحمر . وقد ارسلوا لذلك جماعات لاكتشاف هذه الشواطئ تمهيدا لحملات عسكرية لم تنته الى احتلال او فتح ، لكنها يسرت لحكام مصر معلومات ادى عن الملا وموانئ الحجاز والجزر المجاورة لليمن .

(٦) بسبب ان بطليموس الثاني تمكن من وضع حد لعمل القراصنة في البحر الاحمر ، ويسر للتجار التنقل ، فقد تشجع بعضهم وخرجوا الى الشواطئ الأفريقية للتفتيش عن « بلاد القرقة » (وهي الصومال) ، بعد رأس غردافوي . وقد استمر هذا في ايام بطليموس الثالث .

ومع جميع هذه المحاولات التي قام بها البطالة وبحاروهم وتجارهم وسفراؤهم فانهم لم يستطيعوا القيام بالتجارة المباشرة مع الهند . فقد ظل للعرب السيطرة الرئيسية على العمل التجاري طرقا ومتاجرا .

واذا نحن انتقلنا الى السلاطنة وتابعنا محاولاتهم البحرية بالنسبة للاتصال مع الهند ، لوجدنا ان القرن الثالث ق.م . كان فيه نشاط محدود ، بالمقارنة مع نشاط البطالة . ولعل السبب الرئيسي هو ان الدولة السلوقية ، في اول امرها على الاقل كانت مجاورة للهند . وقد استمر هذا حتى انفصل الجزء الشرقي من مملكة السلوقيين ، وهو الذي قامت فيه الدولة الفارثية (بارتيا) . ولذلك فالاهتمام بالبحر ، عن طريق الخليج العربي وخليج عمان ، لم يكن موضع عناية كبيرة .

ومع ذلك فاننا نجد ان سلوقس نيكاتور (٣١٢ — ٢٨١) ارسل ميغاثيتس الى الهند ليكون سفيرا مقيما له في بلييوترا (يتنا) . والمرجح انه ذهب الى الهند بحرا . وقد ترك هذا السفير معلومات قيمة عن الشواطئ الهندية الشمالية الغربية (١٢) .

لكن السلاطنة كانوا اقل احتفالا بالخليجين الشرقيين من احتفال البطالة بالبحر الاحمر . ونرجح ان السبب ، كما قلنا ، هو وجود طريق بري (او طرق برية) يصل بين الهند والصين من جهة وملك السلاطنة من جهة اخرى . بينما كان البطالة يعتمدون على البحر بشكل خاص للحصول على ما يريدون (١٣) على ان السلاطنة كانوا ينتقمون على اهل الجرها العرب تفوقهم التجاري في الخليج العربي ، الامر الذي كان يمكنهم من السيطرة على النقل التجاري بين مدينتهم (في اواسط الاحساء اليوم) وبين الواحات الواقعة في مناطق شمال نجد الى تيماء فالمدن السورية وغزة . وكان الفرس ، وقد خرجوا عن السلطة السلوقية ، عوناً للجريهين في اعمالهم التجارية . لذلك نجد انطيوخوس

الثالث ، الذي تمكن من توطيد السلطة السلوقية ، يهاجم جرها (٢٠٥ - ٢٠٤ ق.م) ، ولكنه لم يقدر على القضاء عليها (١٤) . أما انطيوخوس الرابع (١٧٦ - ١٦٤) فقد ازعجه التجار العرب والفرس الذين تسلطوا على متاجر الخليج العربي وموانئه فارسل من درس شواطئ الخليج العربية حتى وصل الى قطر (١٥) . ولعله كان يعد العدة لحملة بحرية ضد تلك المناطق ، لكنه لم يفعل ذلك .

في القرن الثاني ق.م . اضطربت احوال البطالمة في مصر ، لكن ذلك لم يعيق التجار . ذلك ان غرب البحر المتوسط ، وبخاصة رومة ، زاد اهتمامه بالتاجر الهندية . والذي نعرفه ان التجار اليونان زادت معرفتهم بشواطئ البحر الاحمر العربية ، واتسعت تجارتهم بحيث انهم اتصلوا بتجار في جنوب الجزيرة وفي بلاد الصومال ، بل اننا نسمع اخبار جزيرة سو قطرى وجزر كوريا موريا . والمهم ان التجارة كانت هي الدافع الرئيسي لذلك كله . ومع ان الاهتمام بالحصول على الفيلة ظل موضع عناية ، فان ذلك كان اقل منه في القرن السابق (١٦) . لكن العرب ظلوا حاجزا اساسيا بين الاتصال المباشر مع الهند . وقد خلف لنا الادب الجغرافي اليوناني الكثير من القصص البحرية ، ولكن ذلك لا يهنا بالنسبة الى ما نحن فيه (١٧) .

وقد استمر الاهتمام التجاري بالهند وبضائعها في القرن الاول ق.م . ، على ما وصلت اليه مصر من ضعف سياسي . وفي مطلع القرن وصل يونانيو مصر الى سوق قطرى ويبدو ان بطليموس الحادي عشر اوليتوس (٨٠ - ٥١ ق.م) ارسل الى تلك الجزيرة معمرين يونان ليقيموا فيها اما كحامية او كتجار . وقد ظل هؤلاء فيها قرونا طويلة (١٨) . وقد وصل التجار اليونانيون الى اسبلا (لعلها قلعات شمال رأس الحد على خليج عمان) . لكن منطقتين لم يستطيعوا التوغل فيهما وهما : الساحل الافريقي جنوب رأس غودفروي والخليج العربي . اما الاول فبسبب وجود دويلات عربية واثيوبية هناك ، واما الثاني فلأن السلاطنة والفرثيين والعرب كانوا يسيطرون على تجارتهم ومقدراته .

٣

كان قيام الامبراطورية الرومانية ، في النصف الثاني من القرن الاول ق.م . ، شيئا هاما في التاريخ . فقد حدث لأول مرة في تاريخ العالم ان انضمت هذه المجموعة الكبيرة من البشر تحت حكم واحد وفي ادارة واحدة . وكان معنى هذا من الناحية السياسية بدء عصر السلم الروماني الذي مهد لانتقال الناس الى العناية بالفنون والاداب والعمارة والحياة . اما من الناحية الاقتصادية فكان ايذانا بنشاط كبير في الانتاج والانفاق . وبسبب اهتمام الناس ، وبخاصة

اصحاب الثراء ، بالملبس والمأكل والمنزل المريح والمظهر الانيق والمجتمع المثالي ، فقد كثر اهتمام التجار في الحصول على كل ما يزيد هذه الامور رونقا وجمالا وطعما مثل الطيوب والافاوية والبهارات والمجوهرات والحجارة الكريمة والخشب والعاج لاستعمالها في شؤون الحياة المختلفة . واذ كانت هذه الاشياء تأتي من بلاد الصومال وجزيرة العرب والهند ، فان التاجر كان عليه ان يحصل عليها . ولما كانت مصر جزءا من الامبراطورية من جهة ، ومركزا هاما للتجارة مع تلك الاقطار من جهة اخرى ، فقد ترتب على حكام مصر — على الوالي الروماني باسم الامبراطور — ان يؤمن هذه الحاجات والمتاجر .

وفي الوقت الذي كانت فيه الامبراطورية الرومانية تقتعد مكانها في اطار العالم المعروف غربا كانت الصين تتطلع نحو افاق قريبة منها (او اسواق بعيدة عنها تصلها بالواسطة) لتبيع حريرها وغيره . ومع ان الصين كانت نبعث بما عندها على الطرق البرية ، فان الطريق البحرية كان لها اغراؤها . ذلك ان الامبراطورية الفرثية (البارثية) كانت يومها تشغل الرقعة الممتدة من حدود افغانستان اليوم الى نهر الفرات وتسيطر حتى على الجزء الشمالي الشرقي من الخليج العربي . وعندما كانت تقوم الحرب بين الفرثيين والرومان (غربا) او بعض الهند (شرقا) فان الطرق التجارية تتعطل . يضاف الى هذا كله ان التجارة البحرية بين اجزاء من الهند ومصر كانت قد اصبحت مألوفة . ولكن الذي يجب ان يذكر هو ان هذه التجارة كانت تتم على ايدي التجار العرب في اغلب الاحيان . ولم يعرف في واقع الامر ان تجارا من مصر — في ايام البطالة او قبلهم حتى — وصلوا الى الهند الا ما ندر .

حري بالذكر ايضا انه ، في الوقت الذي كانت فيه الامبراطورية الرومانية تحتضن هذه المجموعة البشرية الكبيرة في اطار واحد ، كانت الهند ، وبخاصة الجزء الغربي والشمالي الغربي منها ، وهو ، الذي يعنينا في هذا البحث ، مقسمة الى عدد من الدول هي ، من الشمال الى الجنوب ، دولة ساكا ودولة بوتشى ودولة انديرا ودولة شولا ودولة بنديا ودولة ثرا . وقد تقتتل هذه الدول فيما بينها ، وقد يسود بينها السلام . ولكن المهم انها لم تكن تزاحم واحدها الاخرى ذلك ان منتوجاتها كانت مختلفة ، ولذلك فقد كانت كل منها تجد تجارا يهتمون بما تنتج ، على ما سنرى .

ولعله من المفيد ، ونحن نشير الى هذه الوحدات السياسية المختلفة هذه الاشارة العابرة ، ان نلتفت الى جنوب الجزيرة العربية لنرى ما كان عليه الوضع في تلك الجهات في الزمن المذكور . فحول سنة ١١٥ ق.م. كانت دولتا معين (في الجوف وعاصمتها قرناو وهي خربة معين اليوم) وسبأ (التي تركزت حول سبأ اولا ثم اتسع سلطانها بحيث شمل جنوب الجزيرة باجمعه تقريبا) قد انتهى امرهما . اما دولة قتبان (بين منطقتي عدن وحضرموت وعاصمتها كانت

تمنع وهي حجر كحلان اليوم) فقد بلغت ذروة مجدها في القرن الاول قبل الميلاد . والمعروف انها سكنت نقدا ذهبيا حول سنة ٥٠ ق.م . وقد قضت دولة حضرموت (كانت عاصمتها شبوة) في أواخر القرن الاول قبل الميلاد على دولة قتبان . والدولة التي كانت معاصرة للفترة التي نتحدث عنها هي دولة حمير التي قامت حول ظفار في اليمن ولم تلبث ان ضمت دولتي سبأ ومعين اليها . فكانت اوسع دول الجنوب نفوذا . ومع ذلك فاننا نجد ان الكتاب المعاصرين من الجغرافيين يفكرون سبأ كأنها دولة قائمة (١٩) .

كان اغسطوس يود ان يستولي على جنوب الجزيرة لتتم له السيطرة على الطرق التجارية البحرية . لذلك نجده يرسل حملة عسكرية في سنة ١٥ ق.م . بقصد احتلال اليمن . فقد امر اغسطوس القائد العام في مصر (غالوس) بان يسير الى تلك البلاد في عشرة الاف جندي ، مع الف جندي من الانباط . وقد تولى سيلوس الوزير النبطي مهمة التموين والارشاد .

بدأت الحملة من ارزينوي ، على مقربة من السويس الحالية ، ونقل الجنود عبر البحر الاحمر الى لوكي كومي (الحوراء) على مقربة من ينبع . وبعد تأخر اضطراري بدأت الحملة سيرها في ربيع سنة ٢٤ ق.م . وقد كان الطريق وعرا صعبا والماء قليلا ، فلقى الجنود الامرين في رحلة قضا فيها ثلاثين يوما في حصى ملك الانباط وخمسين يوما بعدها حتى وصلوا نجران ، التي احتلوها ودمروها . ويبدو ان الجيش لقي بعد ذلك جماعة من العرب انتصر عليهم . ثم حاصر غالوس مدينة مريما (٤) لكنه عجز عن احتلالها ، ولم يصل مارب . وعاد ادراجه بعد ستة شهور من السير المضني مع الجوع والعطش والحر . اما في العودة ، وفي الطريق ذاته ، فقد احتاج الجيش الى ستين يوما فقط . واخيرا نقل الجيش — او ما تبقى منه — مرة ثانية عبر البحر الاحمر الى ميوس هرموس (ابو شعر) في مصر ومنها الى قفط فالاسكندرية . (٢٠) .

وثمة ذكر لحملة اخرى تلت تلك وانتهت بتدمير ميناء عدن ولكن المهاجمين لم يستطيعوا احتلال المنطقة .

ثمة حادث كان له اثر كبير في تطور النقل البحري بين جنوب الجزيرة العربية وافريقية من جهة وبين الهند من جهة اخرى ، وهو اكتشاف مسير الرياح الموسمية .

وقد تم ذلك على يد هيبالوس ، وعلى الراجح في العقد السابع من القرن الاول الميلادي . وهيبالوس تاجر وملاح يوناني كان على معرفة تامة بما شاع وذاع من اخبار البحر الاحمر وبحر العرب والخليجين وشمال المحيط الهندي ، وكان ينتقل في تلك البحار ويتاجر فيها . ويبدو انه تصور ان الهند تكون شبه

جزيرة تمتد جنوبا في مياه المحيط الهندي ، وكان يعرف مواقع الموانئ بالنسبة الى بحر العرب . وقد لاحظ انه بين شهري ايار (مايو) وتشرين الاول (اكتوبر) تهب رياح من الجهة الجنوبية الغربية الى الجهة الشمالية الشرقية ، وان هذه الرياح منتظمة في سرها واتجاهها . كما انه لاحظ ان رياحا اخرى ، على شاكلتها انتظاما ، تهب من الجهة الشمالية الشرقية الى الجهة الجنوبية الغربية بين شهري تشرين الثاني (نوفمبر) واذار (مارس) .

هذا كله كان هيبالوس يعرفه . لذلك جازف في احدى رحلاته البحرية التجارية . فخرج من عدن ولما وصل مقابل رأس فرتك تخلى عن فكرة محاذاة الشاطئ ودفع بسفينته عبر مياه بحر العرب مفيدا من الرياح الموسمية النصفية . وقد وجد ان نظرتة كانت صائبة ، اذ ان السفينة وصلت الى مصب نهر السند رأسا ، بدل ان تسير في محاذاة الشاطئ الى خليج عمان ، ثم تقطعه في اضيق اماكنه لتحاذي الشاطئ الكرمانى والهندي الى مصب السند وخليج كامبلي (٢١) .

اصبح باستطاعة السفن ، اذا كانت كبيرة وقوية وتعتمد الشراع المربع ، ان تصل الى بربريكون (باهارديبور) وبريفازا (برواخ) . لكن كان ثمة امران حريان بالاهتمام . الاول ان مداخل الانهار الكثيرة هناك — فروع نهر السند وغيرها — كانت خطرة لان المياه ضحلة ولان الصخور كثيرة . والامر الثاني هو ان المنطقة الهندية التي كانت تهم التجار الاتين من الغرب كانت المنطقة الجنوبية — في بلاد تاميل وساحل ملبار . وقد تم هذا للتجار المغامرين على درجتين . الاولى جاءت على ايدي تجار كانوا يسرون محازين للشاطئ الى رأس فرتك ثم يعبرون المياه الواسعة رأسا الى اواسط الهند . والثانية جاءت بعد ذلك اذ اصبح الربان الماهر يسير من عدن الى موزيريس (كرنغامور) في جنوب الساحل الغربي من الهند متبعا قوس الدائرة العظمى (٢٢) .

هذا الطريق الاخير اصبح الطريق الذي يتبعه تجار عصر الامبراطورية الرومانية في انتقالهم من الغرب الى الشرق . من حصن الغراب (قنا) او من عدن او من رأس غواردفوي او حتى من مخرج البحر الاحمر الى ساحل ملبار او الى سيلان (سري لانكا) . واصبح التوقيت الزمني للسفن المصرية على الوجه التالي : تغادر السفينة ميناء مصر في شهر تموز (يوليو) فتصل جنوب البحر الاحمر وتخرج منه في اوائل شهر آب (اغسطس) ، فتدفع بها الرياح الى ساحل ملبار فتصل في اوائل ايلول (سبتمبر) . وكانت الرحلة في جزئها الاخير تحتاج نحو اربعين يوما . وهذه السفن التي تم لها هذا النجاح كانت تختلف عن السفن السابقة . فهذه كانت صغيرة ، وكانت الواح الخشب فيها مربوط واحد بالآخر بحبال من ليف جوز الهند ، ولم تستعمل المسامير الحديدية في بنائها قط .

اما السفن الجديدة فكانت اكبر واقتوى ، ولذلك كان بإمكانها ان تصارع الامواج العاتية هناك .

وقد استمر اهتمام الرحالة والتجار والملاحين اليونان في التعرف على الهند وشرق افريقية خلال القرنين الاولين بعد الميلاد . وكانت زيارة البعثة (التجارية) الرومانية التي ارسلها ماركوس اوريليوس سنة ١٨٤ م الى بلاط الامبراطور الصيني هوان — تي قمة في تاريخ العلاقات بين جنوب شرق اسية وغرب تلك القارة ، ومن ثم مع عالم البحر المتوسط (٢٣) .

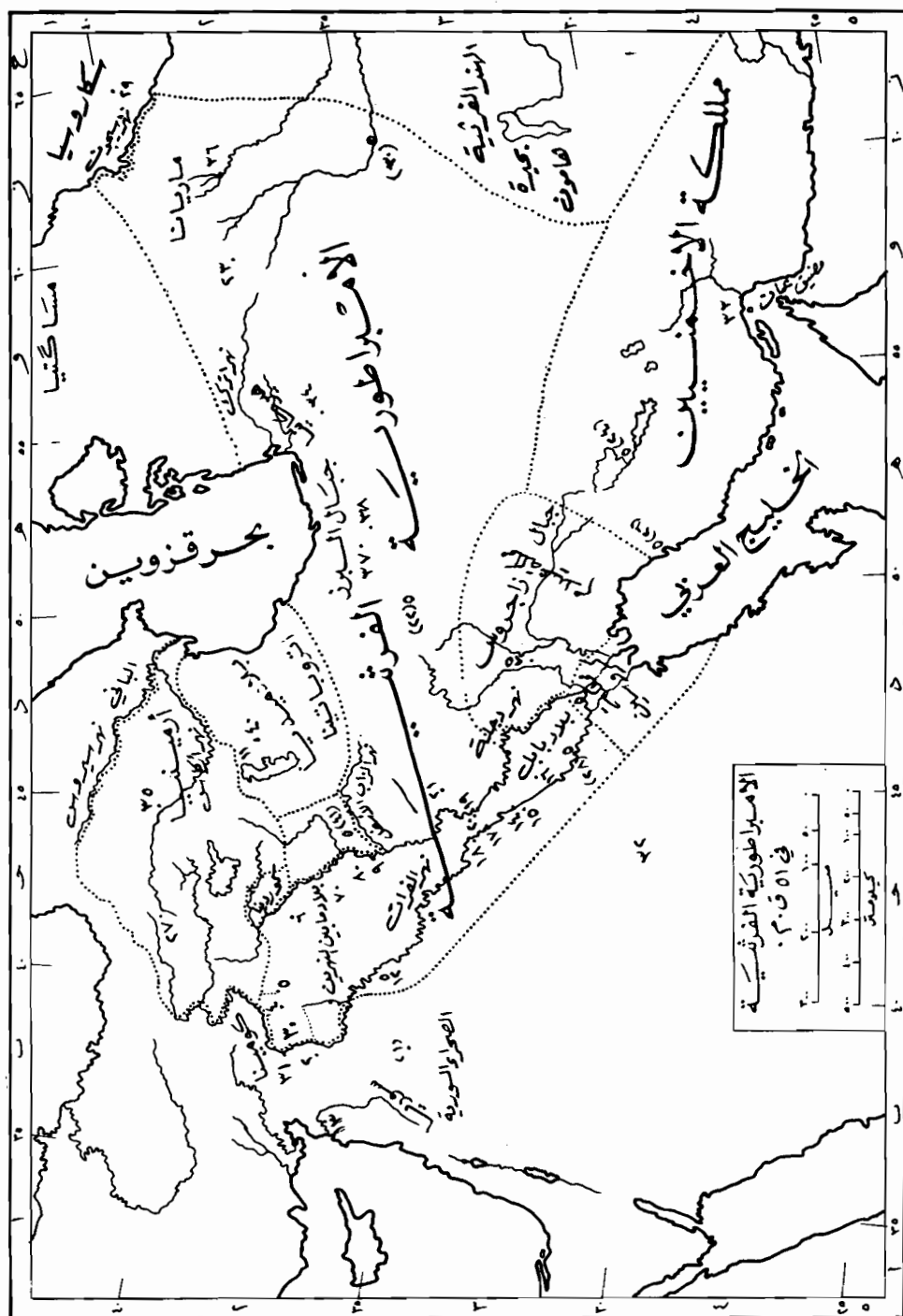
٤

كان من المفيد ، في رأينا ، ان نضع هذه المقدمة بين يدي القاريء قبل التحدث عن التجارة بين البحر الاحمر وبلاد الهند في القرن الاول للميلاد . اما حديثنا عن التجارة بالذات من حيث موانئها ومراكزها ومتاجرها وطرقها فهو الذي ننتقل اليه الان .

ونود ان نلفت النظر الى ان هذا القسم من البحث مبني على كتيب مجهول اسم مؤلفه ، يعود وضعه الى القرن الاول للميلاد . وهو وثيقة من نوع يكاد يكون فريدا في بابيه .

وبالباحثون متفقون على ان هذا الكتيب هو من تأليف تاجر يوناني كان يعيش في مصر في القرن الاول للميلاد . ومع ان اكثر هؤلاء الباحثين يرى انه عاش في النصف الثاني من القرن الاول ، فهناك خلاف كبير في تحديد الزمن بشكل دقيق ، بل ان منهم من يرجعه الى قبل ذلك ببضعة عقود من السنين (٢٤) .

واسم هذا الكتيب هو ، مترجم الى الانكليزية Periplus of the Erythraean Sea والكلمة التي تحتاج الى توضيح هي Erythraean وهي كلمة يونانية معناها الاحمر . ومع اننا نعرف بحرا يسمى البحر الاحمر ، فالكلمة اليونانية كانت ، في الفترة التي نتحدث عنها ، تعني القسم الشمالي من المحيط الهندي والبحر العربي وخليج عمان والخليج العربي والبحر الاحمر وبحر الزنج . والواقع ان هذا الكتيب يتناول فيه صاحبه الموانئ الواقعة على شواطئ مجاميع المياه المذكورة باجمعها . ولذلك ، ومنعا لاي لبس حول الموضوع ، فاننا نفضل الاحتفاظ بالكلمة اليونانية معربة فنقول « الاريثري » . وكلمة Periplus هي رحلة او دورة ، ونحن ، مع اعترافنا بان الكلمة التي نقرحها ليست ترجمة دقيقة ، فاننا نفضل ان نستعمل « دليل » تجاوزا من جهة ، ومطابقة للفكرة التي وضع الكتيب من اجلها . ولذلك فاننا نقترح « دليل البحر الاريثري » .



والكتيب مؤلف من ٦٦ فصلا قصيرا . فمجموع صفحاته في ترجمته
الانكليزية ٢٨ صفحة (٢٥) . وهو ، كما يبدو من قراءته بتمعن ، نتيجة معرفة
جغرافية وتجربة تجارية . فالمؤلف يذكر الموانئ الهامة والمراكز البحرية الثانوية
والمدن والاسواق الداخلية ويعدد ما يرتفع من كل من التجارات . ويعمين
المسافات بالساعات (الستاديا عشر الميل الانكليزي ونحو سدس الكيلو متر) .
يعدد صاحب الدليل ثمانية وعشرين ميناء هاما موزعة على الشكل
الاتي :

البحر الاحمر (مصر) ٢ ، افريقية جنوب باب المندب مع شرق افريقية ٩ ،
بلاد العرب ٥ ، الخليج العربي ٢ ، ساحل مكران ١ ، الهند ٧ ، الصين ١ .
هناك مراكز تصلح لرسو السفن لكنها ليست ميناء — والميناء في عرفه ،
في غالب الحالات ، ما وجد فيه سوق ومخازن للمتاجر . ويضاف الى هذا كله
المراكز الداخلية التي تزود الموانئ بهنوتجات البلاد من الداخل .

والاوصاف الجغرافية للمدن صحيحة في غالب الاحيان . ومع ان الكتاب
صغير فانه يتسع لتعليقات واشارات مفيدة . فمن ذلك اشارته الى الطريق
الداخلي من ادوليس (عدولي) على الساحل الافريقي الى الداخل الى نهر
عطبرة ثم شمالا عبر مناطق فيها كلاً وربيع . بدل الطريق الذي يصل الموانئ
الشمالية بالمدن الواقعة على النيل . والذي يجتاز بقاعا جافة (٢٦) . ومن ذلك
وصفه الدقيق لمصب نهر الكنج والاضطراب التي يتعرض لها البحارة الحديثو عهد
بالوصول الى تلك المياه . ثم يشير الى الاهتمام الذي يوليه حكام تلك الجهات
الى ارشاد السفن (٢٧) .

ولا بد لكتاب من هذا النوع ، ولو كان قصيرا ، من ان يقع واضعه في
اخطاء . وعلى سبيل المثال يمكن القول اجمالا ان المسافات التي يذكرها لا
تنطبق على الواقع . الى ذلك يضاف اخطاء تاريخية تتعلق بمملكة اكسوم
وحير وبعض ممالك الهند (٢٨) .

والطريقة التي يلجأ اليها المؤلف في هذا الدليل هي ان يذكر الميناء (او
المدينة) فيصف الموقع — ليس دائما ولكن غالبا — ويشير الى المتاجر الموجودة
فيها : المستورد منها والمعد للتصدير ، ويذكر الطريق الذي يصلها بالداخل .
ويعرض لشيء من التاريخ القريب ان كان لذلك علاقة بالتجارة . فالمؤلف تاجر
قبل كل شيء ، ويبدو ان ثقافته — كما نقول اليوم — لم تكن رفيعة . ولغته ،
كما يقول العارفون باليونانية ، لغة الرجل المحدود الثقافة . لكن ، بقدر ما
تيسر له ، فان معلوماته صحيحة . وسبب ذلك انه عرف الموانئ ونزلها
تاجرا او زائرا — باستثناء موانئ الخليج العربي . اما اخباره عن موانئ
شرق الهند وما هو ابعد من ذلك شرقا فقد رواها على السماع . والرجل
يقدم لنا معلوماته بدون صناعة او تصنع .

ونحن اذا اخذنا ما زودنا به صاحب الدليل من المعلومات على اساس
الثغلات النباتية والمعادن والمنتجات الصناعية التي عرفتھا المناطق الممتدة
من الهند الى مصر وشرق افريقية عبر بحر العرب وخليج عمان والبحر
الاحمر وبحر الزنج ، امكنا ان نجمل ذلك على الشكل التالي :

(١) منطقة شرق البحر المتوسط (باستثناء مصر)

الخمور : اللانقية وايطالية (ف ٦)

زيت الزيتون : فلسطين ، لبنان ، سوريا ، اليونان وايطاليا .

الكهرمان : صقلية (كان يستورد من البلطيق ايضا)

المرجان : مصايد المرجان كثيرة في غرب حوض البحر المتوسط (في ٢٨ و

٣٢٨ و ٤٩ و ص ١٦٨) .

الزجاج : من لبنان ومدن الساحل السوري (ف ٦ وص ٦٨)

الغار الابيض : من اليونان وايطالية (ف ٤٩ ص ١٩٠)

المقماش الارجواني : صور (ف ٢٤ و ٣٦)

(٢) مصر والبحر الاحمر (الساحل الافريقي)

الاقمشة (مصر) وخاصة الكتانية (ف ٦ و ٧ و ٨) وكانت مدينة ارزيوني

(القازم فيما بعد) مركزا كبيرا للصناعة .

عصير العنب (ف ٧ مصر)

الكحل كان يصنع في مصر (ف ٤٩) ومادته تستورد من شرق الجزيرة

العربية (ف ٤٩)

المرجان من البحر الاحمر (Huzayyin ص ٢١٠)

اللؤلؤ من البحر الاحمر (Huzayyin ص ٢١٠)

الحجارة الثمينة الشفافة : الزمرد والياقوت الاصفر والعقيق الاحمر

(ف ٦ ، و ٣٩ ص ٦٨ و ١٦٧ ، Cary and warmington)

(٣) جنوب الجزيرة العربية — من اليمن الى حضرموت

البخور بنوعيه الابان والمر (ف ٢٤ و ٢٧ و ٢٨ و ٢٩ و ٣٠ و ٣٧)

الذبل (البري والبحري) وهو غلاف السلاحف (ف ٣٠)

الحبوب من اليمن (ف ٢٤)

الخمور من التمر والعنب (ف ٢٤) .

معادن الكحل من شرق الجزيرة (ف ٤٩)

المرمر اجوده من اليمن (ف ٢٤)

الذهب في اماكن كثيرة في الحجاز وشرق الجزيرة (ف ٣٦ ، ص ١٦٠)

الرماح التي كانت تصنع في منطقة موزا (فحا) ويبدو ان الحديد او الفولاذ

المستعمل في صنعها كان ينقل من الهند (ف ١٧ و ٣٩ ص و ص ١٧٢)

- (٤) شرق افريقية (طبعا المعروف الى ذلك الوقت لعله لم يصل جزيرة زنجبار).
 القرقة (ف ١٠ و ١٢ و ١٤)
 السمسم (ف ١٣ و ٤١)
 المر (١٢ و ٣٧ و ٤٩ و ٥٦ و ص ١٦٤ و ٢١٣ — ٤) .
 العاج بكميات كبيرة (ف ١٦ و ١٧)
 النبل (ف ١٣ و ١٦ و ١٧) وأنواعه جيدة .
 قرن وحيد القرن (ف ١٧) .
 الرقيق (ف ١٣ و ٣٦) لكن الاعداد لم تكن ضخمة .
- (٥) منطقة الخليج العربي وخليج عمان وكرمانيا
 المرجان (Huzayyin ص ٢١٠)
 اللؤلؤ (Huzayyin ص ٢١٠)
 الخمر من شرق الجزيرة (لعلها منطقة القطيف) وعمان (ف ٣٦ و ٤٩ و ص ١٦٠) .
 التمر عمان (٣٦ و ٤٩)
 رهج الفار من كرمانيا (ف ٤٩ و ص ١٩١)
 القوارب المخيطة (ف ٣٦)
- (٦) الهند وما جاورها
 الذهب — غرب الكنج (ف ٦٣ و ص ٢٥٨)
 الفولاذ الهندي (ف ٦ و ٣٩ و ص ١٧٢) كان مطلوبا في المنطقة المحيطة
 بالمحيط الهندي .
 النحاس — كان النحاس يصهر في عدد من مدن الهند الداخلية (ف ٣٦) .
 الاخشاب وبخاصة التيك والابنوس (ف ٣٦ و ص ١٥٢) .
 البتل (ف ٥٦ و ص ٢١٧) وهو نبات يمضغه الهنود بعد الاكل .
 الارز بكميات كبيرة (ف ١٤ و ٤١)
 القمح (ف ١٤)
 زيت السيرج (ف ١٤ و ٤١)
 الدهن الهندي (ف ١٤ و ٤١ و ص ١٧٦)
 السكر (ف ١٤ و ص ١٦٧)
 الماس (ف ٥٦ و ص ٢٢٤)
 العقيق والياقوت من داخل البلاد بنوع خاص (ف ٣٩ و ٤٨)
 الياقوت الازرق من الملبار (ص ٢٢٢)
 اللؤلؤ في خليج منار (ف ٥٤ — ٥٨)
 الكحل يصنع في الهند (ف ٤٩)
 القطن في غوجرات والاقمشة القطنية (ف ١ و ١٤ و ٤١)

الموسلين من اراغورا (ف ٣٩ و ص ١٦٨)
اقمشة من انواع مختلفة (ف ٤٨)
الاواني الفخارية (ف ٤٩ و ٥٦ و ص ٢٢٠)
الذبل

التيلة (ف ٣٩ و ص ١٧٢)
الافاويه ويدخل في عدادها الفلفل باتواعه والقرفة . وكان ساحل
ملبار المصدر الاول لاكثر هذه الانواع ولكن مع الزمن تمكن التجار من
الحصول على بعضها من اسام وبرما وان كان مؤلف « الدليل » لم يصل
تلك الجهات (ف ٣٩ و ٤٩ و ٥٦ و ص ١٦٩ و ١٩١ و ٢١٣ - ٤) .
الطيب وهذه ايضا كانت كثيرة الانواع من المود الى العطور (ف ٣٩ و ٥٦
و ص ١٧٠ و ٢١٧) .

(٧) الملايو والصين

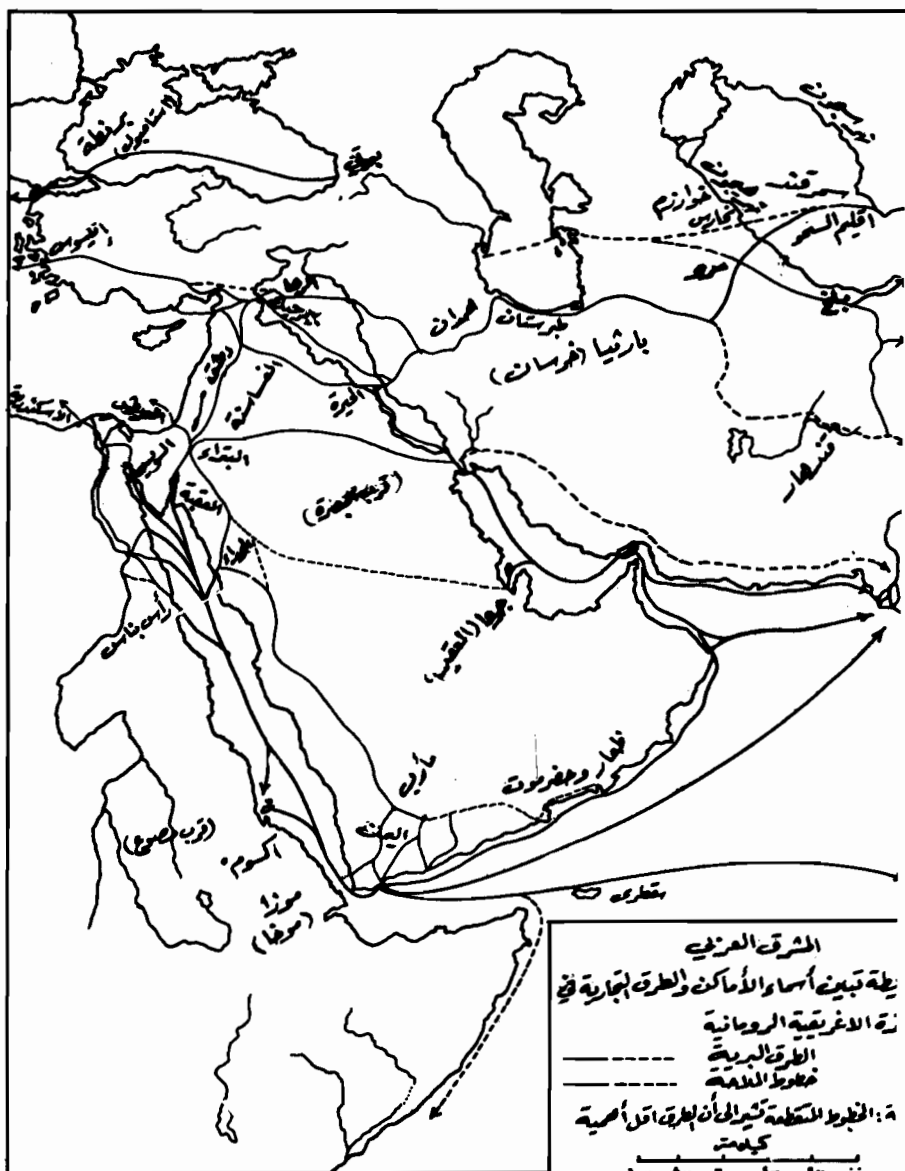
الحرير (ف ٣٩ و ٤٩ و ٥٦ و ٦٤ و ص ٢٦٣ وما بعدها)
الحديد (Huzayyin ص ١٩٩)
الاواني الفخارية والصيني (ف ٥٦ و ص ٢٢٠)
الفار (ف ٤٩ و ص ١٩١)

(٨) يضاف الى ما ذكر

اليشب الذي كان يؤتى به من اواسط اسية (ص ٢٢٢ و ٢٢٣) والفرو
(من التبت ص ١٧١ و ٢٥٧) .
والرصاص من الشرق (ف ٤٩ و ص ١٩٠ و ٢٢١) والفيروز من خراسان
(ص ١٧١) واللازورد الذي كان يأتي دوما من شرق ايران ويكتريا
Montet ص ١٤٥ .

٥

يذكر مؤلف « الدليل الى البحر الاثري » المواني التي عرفها شخصيا
وهي المواني الواقعة على البحر الاحمر ومواني شرق افريقية ومواني جنوب
الجزيرة وخليج عمان ومواني الهند الغربية . ويضيف الى ذلك اخبارا نقلها
سماعا عن المواني الواقعة في الخليج العربي وشرق الهند وشيئا عن بعض
مواني الصين . الا انه، عندما يتحدث عن المواني الهندية (الغربية) الكبرى
يشير الى ما ينقل اليها من صناعات المدن الداخلية او غلات المناطق الداخلية
والمجاورة . فالرجل كان ، قبل كل شيء ، تاجرا — يعرف المواني ومتاجرها ،
استيرادا وتصديرا ، ويعني بذلك .



والذي نريد ان نفعله الان ، رغبة منا في الافادة قدر المستطاع من هذه الوثيقة الفريدة ، هو ان نتناول الموانئ الهامة في الدليل ، فنلخص بعض ما ذكره عنها .

(١) في البحر الاحمر — الساحل الافريقي :

الموانئ الرئيسية للتجارة هنا هي ، من الشمال الى الجنوب ، ميوس هرموس (راس ابوسمر) وبرنيتسي (خليج ام الكتف) وبطولاميس (جزيرة الريح) وادوليس (عدولي) . وقد كانت الاولى نقطة الانطلاق الاولى في ايام البطالمة للاتجار مع الساحل العربي وساحل افريقية والهند ، وكان اتصالها داخليا مع قفط على النيل . ومثل ذلك يقال عن الثانية ، التي كانت تتصل بقفط ايضا . ومع ان الاولى فقدت بعض اهميتها في القرن الاول للميلاد ، فان الثانية ظلت الميناء الرئيس للاتجار مع الموانئ العربية . (٢٩) وكانت بطولاميس مركزا للاتجار مع الداخل بخاصة للحصول على الفيلة اللازمة للبطالمة (٣٠) . ولكن لما اهل استعمال هذه الحيوانات في الحروب قلت اهمية هذا الميناء . اما ادوليس ، وكانت على مقربة من ميناء مصوع الحالية ، فقد كانت تتجمع فيها غلات السودان واثيوبيا ، فضلا عن الكثير من منتوج الصناعة المصرية . ولذلك نجد ان صاحب الدليل يعدد الواردات التالية للمدينة : القماش من مصر والاثواب من ارزينوي والزجاج المصري ومنه ما هو شبيه بالحجارة الثمينة الشفافة من صنع ديوسبوليس (لعلها مدينة طيبة القديمة والاقصر الحالية) (٣١) والنحاس الاصفر والاحمر والخمر من اللاذقية وابطالية وزيت الزيتون والحديد والفولاذ والاقمشة من الهند . اما ماكانت تصدره (بالاضافة الى بعض ما تستورده مما ذكر) العاج والذبل وقرن وحيد القرن (٣٢) .

(٢) في البحر الاحمر — الساحل العربي

تقع لوكي كومي (الحوراء) مقابل ميوس هرموس وبرنيتسي على الشاطئ المقابل . وقد كان يصلها بالبتراء طريق بري تنقل عليه المتاجر التي تحملها السفن الصغيرة الى هذه الميناء . وقد جرت العادة ان يقيم موظف من البتراء في الحوراء للنظر في الرسوم الجمركية وجمعها هناك تيسرا لامور التجار (٣٣) . الا ان الميناء الرئيس للتجارة في ذلك الساحل هو موزا (مخا) ، هذا مع العلم ان ميناءها لم يكن جيدا ، لكن موقعها بالنسبة لليمن والجهة الافريقية واتصالها بموانئ جنوب الجزيرة وما بعد ذلك جعل منها مركزا تجاريا ممتازا . ويعد صاحب (الدليل) ما يرد اليها فيذكر : الاقمشة الارجوانية والاردية اليمينية والزعفران والموسلين والارز والطيوب والخمر والحبوب . اما ما تبعث به فيشمل : المر الممتاز والمرمر والعاج والذبل (وهذان كانا ينقلان اليها من

افريقية) والرماح والحراب (٣٤) . ويتاجر أهلها مع الساحل الافريقي ومدينة بريغازا (برواخ) في الهند (٣٥) .

(٣) في شرق افريقية

عندما تخرج السفن من البحر الاحمر ، ميممة شطر شرق افريقية ، تمر أولا بأفالييتس (المرجح انها زيلع الحديثة) (٣٦) . ثم تأتي مالاو (بربرة)، وكانت تصدر المر والقرفة والرقيق والعاج (٣٧) . وتنقل السفن بعد ذلك الى موسلوم (رأس هنترة ؟) التي كانت مركزا كبيرا لتصدير القرفة بحيث كانت تؤمها سفن كبيرة (٣٨) . وثمة اوبون (رأس هافون) التي كانت سوقا للرقيق والذبل (من افريقية) والارز والدهن الهندي والسيرج والاقطان والسكر (من الهند) . وقد كانت هذه اكبر موانئ افريقية الى الجنوب من رأس غودفروي (٣٩) . أما آخر ميناء في شرق افريقي يذكره صاحب « الدليل » فهو رابتا (لعلها كلوة) . ويبدو ان هذه المدينة كانت تستورد كميات كبيرة من رماح موزا (مخا) وحراهبها وسيوفها . أما ما كانت تصدره فلا يختلف عن الذي كان يصدر من غيرها من الموانئ الافريقية مثل العاج بكميات كبيرة ، لكن الصنف كان دون ما يصدر من ادوليس (عدولي) ، وقرن وحيد القرن والذبل (وهو أجود الاصناف بعد ذبل الهند) وزيت النخيل ، ولكن بكميات محدودة .

(٤) في جنوب الجزيرة العربية

كانت هناك ثلاثة موانئ هامة : يودييون (عدن) وقنا (حصن الغراب او بير علي) وموشا (خور ريري) ومركزان تجاريان في جزيرة ديوستورديا (سوقطري) وجزر زنبوبا (كوريا موريا) . أما يودييون فقد كانت مركزا لتبادل السلع المحمولة من الهند والسلع المنقولة من مصر وما وراءها ، وذلك قبل اكتشاف الرياح الموسمية وقيام التجارة المباشرة (الى درجة ما) . وعلى كل فيبدو ان المدينة دمرتها غزوة من الداخل قبل ايام صاحب « الدليل » بقليل . وكانت قنا من اكبر المراكز التجارية في جنوب بلاد العرب قبل ايام المؤلف ، واستمرت على ذلك في ايامه وبعده . وكانت تجارتها تشمل البضائع الهندية والمصرية والافريقية وما كان يأتي عن طريق الخليج العربي ايضا . أما وارداتها ، وهي أصلا لحاجة سكانها وللتصدير ، فهي القمح والارز والخمر والثياب والارز والاردنة والنحاس والتصدير . أما صادراتها فهي اللبان اذ انها كانت اكبر موانئ تصدير هذا النوع من البخور الذي كان يحمل اليها من حضرموت وظفار على أنها كانت نقطة تبادل السلع المختلفة ايضا . وموشا (خور ريري) كانت ايضا مركزا لتجميع اللبان بالدرجة الاولى . كما ان السفن العائدة من الهند كانت تشتتو هناك اذا جاءت متأخرة بالنسبة للرياح ، ويتبادل التجار عندها سلعهم من الاقمشة والقمح والسيرج مع موظفي اولي الامر فيأخذون منهم اللبان (٤١) .

ويتحدث المؤلف عن جزيرة ديوسقورديا (سوقطري) فيصفها بأنها متسعة وأرضها في بعضها جاف لكن قسما منها تغطيه المستنقعات التي تجتازها انهار تكثر فيها التماسيح كما ان الجزيرة تعرف العظايا الضخمة التي يأكل الناس لحما ويستعملون شحمها للتأدم به . وتصدر الجزيرة الذبل البحري والبري . ذلك بأن تجار موزا (مخا) والتجار الذين تأتي بهم السفن مصادفة الى الجزيرة يتاعون هذه الاشياء . كما أنهم يحملون اليها حاجة السكان من الارز والقمح والقماش الهندي والرقيق من النساء ، ولكن بأعداد محدودة . أما جزر زنوبيا (كوريا موريا) فلم تكن لها أهمية تجارية خاصة ، باستثناء الذبل الجيد الذي يوجد فيها ، والذي يتاعه تجار قنا (٤٢) .

(٥) منطقة الخليجين — خليج عمان والخليج العربي

أما بالنسبة للخليج العربي فالمؤلف يذكر اسمين فقط وهما ابولوغوس (الابله) وشراكس سبازيني (المحمرة) . ويكتفي بالإشارة الى عمان بالنسبة الى الخليج الآخر . ويذكرنا بأن عمان فيها تمر ونبذ وسفن مخططة أو كما يبدو من الكلمة التي يذكرها ، وهي «مادراتا» ، مدرعة على ما ارتأى غلازر . ولكن عمان الميناء كانت متجرا كبيرا اذ كان يأتيها النحاس وعود الند وخشب التيك والابنوس والخشب الاسود (من الهند) والبخور (من قنا) ، كما انها كانت تصدر ، بالمقابل ، القوارب والسفن المدرعة (من جذوع النخل) واللؤلؤ (الآتي من الخليج العربي) والثياب وبعض النبيذ والذهب والرقيق (٤٣) .

(٦) الهند — الساحل الغربي

يذكر صاحب « الدليل » عددا كبيرا من الموانئ الواقعة على الساحل الممتد من مصب السند الى جنوب الهند . ولكننا سنكتفي الان بذكر الهم من هذه الموانئ وهي :

(أ) بربريكوم (بهارديبور) الواقعة عند واحة من مصبات نهر السند المتعددة . والسفن التي تلقي مراسيها هناك تحمل الى الميناء ومنه متاجر متنوعة . أما ما تستورده المدينة فيشمل الاقمشة البسيطة والمطبعة خاصة الكتانية منها (مصر) والياقوت والمرجان (من البحر المتوسط) والبخور والزجاج والاعوية الذهبية والفضية وبعض الخمور . أما ما تصدره فيدخل فيه عود الند والفيروز واللازورد والفرو والحرير والنيله . وهذه الصادرات كان يحمل بعضها ، مثل الفرو من التبت والحرير من الصين (٤٤) .

(ب) الميناء الثاني هو باريفازا (برواخ) الذي يقع على خليج كمباي . والطريق اليه تصعب الملاحه فيها . هذه المدينة تصدر عود الند والعاج واليشب

والاقمشة القطنية المنوعة والقماش الحريري والفلل الطويل . أما ما تستورده فلا يخرج عما تستورده جارتها الشمالية (٤٥) .

(ج) في ساحل الملبار تقع ثلاثة موانئ متجاورة بحيث انه يمكن الاشارة اليها مجتمعة . وحري بالذكر أن هذا الساحل هو الذي كان يصدر البهارات والتوابل على اختلاف انواعها ، وبخاصة الفلفل ، الى جميع البلاد الواقعة الى الغرب من الهند . أما الموانئ الثلاثة فهي موزيريس (كرانغامور) ونلسنده (كوتايام) وبكرا (يوركا) . واكبر صادرات هذه المدن هو الفلفل ، من حيث القيمة والكمية . يلي ذلك اللؤلؤ الجيد بكميات كبيرة والعاج والحرير (الصيني الاصل) وعود الند والحجارة الكريمة على اختلاف انواعها والماس والذبل . وكانت هذه الموانئ تستورد معدن الكحل (من شرق الجزيرة العربية) والنحاس والرصاص والقصدير .

لكن اكبر واردات تلك المنطقة كانت النقود — الذهبية والفضية (٤٦) . ذلك بأن السلع التي كانت تأتي من الامبراطورية خاصة لم تكن تساوي الاجزاء صغيرا من ثمن التوابل والافاوية والعمطور والطيب والحجارة الكريمة وما الى ذلك مما يستورده العالم للروماني بخاصة ، وجيرانه الشرقيون (٤٧) .

٦

يقربب علينا ، في نهاية هذا البحث ، ان نشير الى عدد من المسائل المتعلقة بالتجارة في القرن الاول للميلاد ، والتي تحدث عنها صاحب الدليل وغيره .

(١) يذكر «الدليل» النقود في فصلين هما : ٤٩ و ٥٦ . ففي الفصلين يذكر الرصاص بين ما تستورده الهند . وقد علق شوف على ذلك بأن الرصاص كان يستعمل في الهند لسك النقود ، اذ ان نقودهم كانت رصاصية ، وظلت كذلك مدة طويلة (٤٨) .

(٢) حتى ان الاهم من ذلك هو اشارة الدليل الى النقود الفضية والذهبية التي كانت تصدر الى الهند من العالم الروماني . ففي فصل ٤٩ يذكر النقود الذهبية والفضية على انها ما تستورده الهند (٤٩) . لكن في فصل ٥٦ يقول صاحب «الدليل» «يستورد في هذه الموانئ — الواقعة على الشاطئ الغربي للهند — في المقام الاول كميات كبيرة من النقود» . وحري بالذكر أن العالم الروماني ، الذي انصرف الكثير من سكانه الى الاستمتاع بما كان في الشرق من افافيه وطيبوب وحجارة كريمة وما الى ذلك ، كان ينفق عليها الكثير . ذلك بأن صادراته الى الشرق لم تكن كافية لسد النفقات . لذلك كان الميزان التجاري ، وما يتبعه من عجز ، في صالح الهند . وقد اشار بلييني الى ذلك اذ قال بأن القضية حرية بالاهتمام الجدي اذ ان الذي تستنزفه الهند من ثروتها

لا يقل خمسمئة وخمسين مليون سسترسه (٥٠) . وقد قدر شوف (سنة ١٩١٢) هذا المبلغ بما قيمته اثنان وعشرون مليون دولار (٥١) . ومما يجب ذكره انه في سنة ٢٢ م كان مثل هذا الامر قد شغل بال الامبراطور طياريوس الذي تذر ، في رسالة مجلس الشيوخ الروماني ، من جراء المبالغ الباهظة التي كان الرومان ينفقونها على ما يتزينون به . فأشار الى صعوبة اصلاح الحال والعودة الى البساطة القديمة . اذ كيف يمكن التحكم في الذوق فيما يتعلق بالملابس ؟ وكيف العمل والناس مفتونون بالجوهرات وهذه القطع الثمينة التي تستنزف ثروة الامبراطورية (٥٢) ؟

(٣) اقتصرنا في هذا البحث على ذكر الطرق التي كانت السفن تتبعها في تنقلها عبر شمال المحيط الهندي والبحر العربي وخليج عمان وبحر الزنج والبحر الاحمر ، وذكرنا اهم الموانئ أو المراكز التي كانت السفن تقصدها ، واجملنا غلات المناطق المختلفة وأهم الصادرات والواردات في كل من الموانئ والمراكز . على انه جدير بالذكر ان الموانئ كانت نقاط التقاء بين ما تحمله سفن اليم وحيوان البر من متاجر ، وما كانت تتبادله من بضائع ، وان كل ميناء ، أو مجموعة من الموانئ على الاقل ، كان لها خلفية أرضية تجمع ما تنتجه وتوزع ما تستورده عليها . والجمع والتوزيع كانا يقتضيان وجود تجارة برية وطرق برية .

هذا لم نتحدث عنه هنا ، ونأمل ان نتناول قضية الطرق البرية التي كانت تربط اجزاء الجزيرة العربية داخليا ، والتي كانت تربط بين الجزيرة وجيرانها في الحقبة نفسها في المستقبل .

الهوامش والمصادر :

(١) راجع التاميل في Geoffrey Bibby **Looking for Dilmun** London, 1970.

(٢) Glyn Daniel. **The First Civilizations**. Pelican edition, London, 1971. pp. 94 - 105.

(٣) James H. Breasted. **Ancient Records of Egypt**. Chicago, 1906-1907. Vol II, secs. 246 - 87.

(٤) راجع البحث القيم عن الموضوع الذي وضعه الدكتور السيد يعقوب بكر تحت اسم « ملحق عن اونير » في ترجمته العربية لكتاب جورج حوراني **العرب والملاح في المحيط الهندي (القاهرة، ١٩٥٨)** وذلك في الصفحات ١١٦ - ١٧٠ .

(٥) J. Oliver Thomson, **History of Ancient Geography**. New York, 1965. p. 134.

(٦) Carl Rathjens. "Die Weihrauchstrasse in Arabien" in pp. 275 - 289; Adolf Grohmann. **Arabien**. Munchen, 1963, pp. 1 - 32.

Herodotus iv, 44. Cary and Warmington. pp. 78 - 80.

- (٨) Arrian **Indica** 21 - 42.
- (٩) Arrian **Anabasis**, VII, 1, 1 - 2.
 اخبار بمئة نيارخوس الكبرى والحملات الصغيرة الأخرى وصلتنا أصلاً عن طريق أريان، مؤرخ الإسكندر الذي عاش في القرن الثاني ق.م. وقد نقلها عن مخطاها الأصلية بما في ذلك جريدة يبدو أن نيارخوس كان يدون فيها أخبار حملاته .
 Cary and Warmington, pp. 263 - 4 notes 21 and 22. راجع
- (١٠) Pliny VII, 208, xxxvii, 108.
- (١١) Cary and Warmington, p. 88.
- (١٢) أن ما دونه ميغاثينش لم يصل إلينا ، لكن مدداً من الذين كتبوا بعده نقلوا عنه ، بحيث يمكن القول أن القسم الأكبر من أخباره ومشاهداته قد حفظ لنا . راجع
 Strabo II, 70, XV, 712, 719;
 Arrian, **Indica**, 2, 4, 7, Pliny, VI, 62, 69, 81;
 Masson - Oursell, p. 35.
- (١٣) Masson - Oursell, p. 110
- (١٤) Cary and Warmington, p. 93
- (١٥) من أجل الحصول على التفاصيل راجع
 Pliny, VI, 147 - 9
- (١٦) Cary and Warmington, pp. 89 - 90, 264 notes 30 and 31
- (١٧) Thomson, pp. 175 - 6. Strabo, II, 98 - 9, 103 راجع
- (١٨) روى أبو زيد السمراني (من أهل القرن الثالث / التاسع) خبر وجود نصارى من أصل يوناني في الجزيرة . راجع في من رحلات العرب (اشراف نقولا زيادة ، دار الوحدة ، بيروت ، ١٩٧٤) ص ٧٥ .
- (١٩) راجع
 O'Leary, pp. 86 - 103; Grohmann, pp. 21 - 31;
 Dietrich, pp. 291 - 332; Montgomery watt, pp. 1 - 15.
- (٢٠) Strabo, XVI, 780 - 2. كانت تربط الجغرافي سترابو بقائد الحملة فالوس صدافة متينة ، ولذلك زود القائد صديقه بمعلومات كثيرة . ومع ذلك فهناك اضطراب في ذكر مواقع البلدان .
- (٢١) Pliny VI, 100 - 6; Tarn, pp. 368 - 9; Pirenne, pp. 167 ff; Wheeler (1955) pp. 153 ff.
- (٢٢) Cary and Warmington, pp. 95 - 8
- (٢٣) Cary and Warmington, pp. 98 - 107
- راجع أيضاً
 pp. 266 - 7 notes 56 - 92.
- (٢٤) راجع حول هذا المؤلف :
 Franz altheim, **Die Araber in der alten Welt**, Vol. I (Berlin, 1964) pp. 40 - 64; J. Pirenne, **Le Royaume Sud-Arab de Qataban et sa Datation** (Louvain, 1961) pp. 167 - 201; Thomason, p. 228.
- جواد علي ، تاريخ العرب قبل الإسلام ، الجزء الثالث (بغداد ، ١٩٥٢) ص ٢٢٦-٢٤٨ .

The Periplus of the Erythraean Sea

Travel and Trade in the Indian Ocean, by a merchant of the First Century.

Translated from the Greek and annotated by Wilfred H. Schoff (Longmans, Green and Co., New York, 1912).

- Schoff c. 4 and p. 63 (٢٦)
- Schoff c. 46 (٢٧)
- Schoff cc. 4, 5, 27, 44. (٢٨)
- Schoff c. 1, p. 55. (٢٩)
- Schoff, p. 60 (٣٠)
- Schoff c. 24, p. 68 (٣١)
- Schoff c. 4 (٣٢)
- Schoff c. 19 (٣٣)
- Schoff c. 24, pp. 110 - 4 (٣٤)
- Schoff c. 21 (٣٥)
- Schoff c. 7, p. 73 (٣٦)
- Schoff c. 8, p. 79 (٣٧)
- Schoff, c. 10, pp. 81 ff (٣٨)
- Schoff cc. 13 & 14, p. 87 (٣٩)
- Schoff cc. 16, 17, 18, p. 94 (٤٠)
- ويرى غلازر أن الاسم رايتا مشتق من « ريط » لأن بعض السفن المخططة كانت تصنع فيها .
- Schoff cc. 26, 27, 28, 32. (٤١)
- Schoff cc. 30, 33 (٤٢)
- Schoff cc. 32, 35, 36. (٤٣)
- Schoff cc. 38, 39, p. 165 ff; Cary and Warmington, pp. 96 ff (٤٤)
- Schoff cc. 42, 43, 44, 45, 47. (٤٥)
- Schoff cc. 49, 56. (٤٦)
- عالم جواد علي التجارة البحرية في كتابه « تاريخ العرب قبل الإسلام » المجلد الثامن (بغداد ، ١٩٥٩) ص ٦٥ — ١٢٥ فليرجع اليه . (٤٧)
- Schoff, pp. 190 - 3. 219 - 21 (٤٨) راجع
- Schoff pp. 192 - 3 (٤٩) راجع
- Pliny VI, 26 (٥٠)
- Schoff, p. 219 (٥١)
- Tacitus, **Annals**, iii, 53. See also Pliny VI, 101 and XII, 84; Schoff, (٥٢) pp. 219 - 20.
- وقد قدر طومسون (Thomson, p. 300) ما تعلمه رومة في سبيل ذلك بليون من النقد الجيد ، ولعله قصد مليون جنيه .